Matadi – Leopoldstad: de geschiedenis van de eerste spoorweg in Zaïre

K. Destoop.

De ontdekking van Kongo

De monding van de Kongostroom werd in 1482 ontdekt door Diego Cao, een Portugees zeevaarder. Toen hij drie jaar later de reis opnieuw ondernam, voer hij de stroom op. Nabij de Mpozorivier moest hij echter de expeditie stopzetten vanwege de te grote stroomversnellingen die de rivier onbevaarbaar maakten. Er werden nog verscheidene pogingen ondernomen om langs de Kongostroom het binnenland te verkennen, maar allemaal strandden ze op de stroomversnellingen en het Kristalgebergte.

De ontdekking van het latere Belgisch Kongo gebeurde door expedities die vertrokken vanaf de oostkust van Afrika.

Een beslissende stap werd daarbij gezet door de Engelse journalist Henry Morton Stanley. Nadat deze in 1871 de ontdekkingsreiziger Livingstone had teruggevonden, vertrok hij in 1876 opnieuw naar Afrika. Hij verkende het Victoria-, het Nyanza- en het Tanganikameer en trok van daaruit de Lualaba, de bovenstroom van de Kongo op. Na een zware tocht van 999 dagen, waarbij van de 400 leden tellende expeditie er slechts zo'n 115 overbleven, kwam hij op 9 augustus 1877 aan te Boma, aan de monding van de Kongostroom.

Hoe België in het avontuur verzeilde

Koning Leopold II van België had altijd al een levendige interesse betoond voor Afrika, mede onder invloed van zijn vertrouweling Emile Banning, ambtenaar bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Op initiatief van de Koning, die de onderneming van Stanley op de voet volgde, werd op 12 september 1876 op het Paleis een Internationale Geografische Conferentie gehouden, die leidde tot de oprichting van de Internationale Afrikaanse Vereniging (IAV). Deze vereniging streefde in de eerste plaats een humanitair doel na nl. het uitroeien van de slavenhandel en de beschaving van Centraal Afrika.

Voorzitter van de organisatie was Leopold II. Omdat Stanley, na zijn ontdekking noch in Engeland, noch in de Verenigde Staten op enig begrip kon rekenen, ging hij in op de voorstellen van Leopold II om in dienst van de IAV de exploratie van Kongo verder te zetten.

Reeds bij het eerste onderhoud tussen Stanley en Leopold II, op 10 juni 1878, kwam de aanleg van een spoorweg ter sprake. Stanley vond hem absoluut noodzakelijk om de onbevaarbare gedeelten van de Kongostroom te kunnen overbruggen. Van hem is trouwens de volgende uitspraak bekend gebleven: «Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny!» Nog datzelfde jaar stichtte Leopold II het Studiecomité voor Opper-Kongo. In opdracht van dit comité vertrok Stanley opnieuw naar Afrika en baande zich over het Kristalgebergte een weg naar de Stanley Pool.

Daar stichtte hij op 1 december 1881 Leopoldstad. De rechteroever van de stroom was reeds ingenomen door de Franse ontdekkingsreiziger de Brazza. Om meer vrijheid van handelen te krijgen werd het studiecomité door Leopold II opgeheven en vervangen door de Internationale Vereniging voor Kongo, die onder zijn direct gezag stond.

Deze nieuwe vereniging, die de soevereiniteit over het grondgebied moest verwerven, rustte verscheidene expedities uit. Ondanks de wrijvingen hierdoor met Portugal en Frankrijk, werd de organisatie erkend door de Verenigde Staten.

Duitsland volgde dit voorbeeld en op initiatief van Bismarck werd op 23 februari 1885 de Conferentie van Berlijn bijeengeroepen, waaraan 14 staten deelnamen. De slotconventie luidde als volgt: «... dat de vers ontdekte gebieden in Midden-Afrika onder één bestuur worden saamgebracht onder de benaming van Onafhankelijke Kongostaat... Als soeverein hebben we besloten Leopold II, Koning der Belgen, voor te stellen.»

_De eerste voorstellen

Terwijl de voorgaande gebeurtenissen zich op het politiek vlak afspeelden, ging de terreinverkenning in Kongo zelf onverminderd verder. Stanley werd daarbij geholpen door tal van Europeanen waaronder, hoe kan het ook anders, heel veel Belgen. Op 6 augustus 1884 vertrok de Belgische ingenieur Zboïnski, met als opdracht een studie te maken van het spoorlijntracé Matadi - Leopoldstad. Zijn voorstel week grondig af van dat van Stanley. Deze laatste wou een verbinding tot stand brengen tussen Matadi en Isanghila (om de zuidelijke Katarakten te vermijden) en tussen Manyanga en Leopoldstad (de noordelijke Katarakten), het ertussen liggend deel zou verzekerd worden door een stoomboot.

Zboïnski vond een dergelijk project te omslachtig en bovendien moeilijk uitvoerbaar. Hij was voorstander van een directe verbinding Matadi - Leopoldstad, een project dat bovendien veel goedkoper was, want dat was wel het grootste probleem!

_Financiële problemen van Leopold II

De koning drong bij Stanley aan op de spoedige aanleg van de spoorweg, doch deze was nogal terughoudend omdat het project naar zijn berekeningen zo'n 21,5 miljoen zou kosten. Hij wees er de koning op dat België nooit in staat zou zijn het nodige kapitaal bij elkaar te krijgen, te meer daar de koning zelf reeds het grootste gedeelte van zijn persoonlijk fortuin aan de expeditie had uitgegeven. Hij wou het project dan ook aan Engeland aanbieden. De koning, overtuigd door de argumenten van Stanley, tekende tegen zijn zin op 24 december 1885 een voorlopige overeenkomst met het Syndikaat van Manchester voor de oprichting van een organisme met een kapitaal van 25

miljoen, dat zich zou belasten met de aanleg van de spoorweg. Maar tegen deze buitenlandse participatie kwam de Belgische publieke opinie in beweging.

_De wilskracht van Albert Thys

Ook Albert Thys, vleugeladjudant van de koning en tevens zijn persoonlijke raadgever voor Kongoleese aangelegenheden, kon zich niet verzoenen met het feit dat na het reeds geleverde pionierswerk van de vorst, de spoorweg uiteindelijk toch in Engelse handen zou overgaan.

Hij drong er bij de koning op aan, niet te zeer op Stanley te rekenen en zelf de spoorlijn aan te leggen. Ondanks de vele moeilijkheden beloofde hij de koning het nodige kapitaal bij elkaar te krijgen. Albert Thys zette zich met volle overgave in voor zijn nieuwe taak: her en der hield hij toespraken en pleidooien, zocht contact met bankiers en zakenlieden en was dagelijks overpoosd bezig. Aanvankelijk stuitte hij op onbegrip, maar na verloop van tijd wist hij de Belgische zakenwereld te overtuigen. Hij kreeg het eerste miljoen bij elkaar dat nodig was voor de voorbereidende terreinstudie.

Nu het nodige kapitaal voorhanden was, zegde de koning de overeenkomst met het Syndikaat van Manchester op en werd de Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie (CCCI) opgericht.

_De terreinstudie

De eerste doelstelling van de CCCI was de studie, de aanleg en de exploitatie van een spoorlijn, die Beneden Kongo zou verbinden met de Stanley Pool. In een volgende fase zou men de natuurlijke rijkdommen van het binnenland commercialiseren. Met dit doel werden er twee expedities uitgezonden:

- Een onder leiding van kapitein Cambier met ingenieurs en specialisten-topografen, die terreinverkenning en opmetingen zouden doen.
- Een onder leiding van Delcommune, die het commerciële aspect zou onderzoeken.

De globale leiding berustte bij Albert Thys.

In totaal werden er drie ploegen uitgezonden om het terrein tussen Matadi en Leopoldstad te verkennen. Via Matadi werd er regelmatig versterking gestuurd van ingenieurs en werkkrachten. De Gentse dokter Amerlinck, zou er eveneens erg nuttig werk verrichten gezien de algemene verzwakking en de koortsaanvallen die de expeditie spoedig teisterden.

De verkenning van het terrein was niet zo eenvoudig, vermits de reeds bestaande karavaanwegen vooral ten noorden van de stroom gesitueerd waren, en men de spoorweg ten zuiden ervan wou aanleggen. Dit was totaal onbekend terrein : geen kaart, geen aanwijzigingen over de loop van de rivieren, het bestaan van valleien, bergketens, moerassen... Bovendien moest er snel gewerkt worden, want de expeditie kostte heel wat geld aan de CCCI.

De grootste fysiologische obstakels waren ongetwijfeld de Mpozorivier en het Palabalagebergte, een grillige rotsenmuur met diepe valleien en een 400 meter diepe ravijn.

Een ander probleem was het vinden van inlandse hulpkrachten, vooral van dragers, de zogenaamde koelies. Om al het materiaal en de nodige mondvoorraad mee te slepen, had men een groot aantal van deze koelies nodig. De mobilisatie daarvan gebeurde vooral door Francqui. Velen onder hen verloren het leven, werden ziek of deserteerden, omdat ze de fysieke inspanningen niet aankonden. De terreinstudie nam 17 maanden in beslag, maar daarna kon Albert Thys met oprechte fierheid aan de vorst melden dat de aanleg van de spoorweg mogelijk was.

Nadat de CCCI haar goedkeuring had gegeven moest het hele project nog een officieel karakter krijgen. Dat gebeurde toen de wetgevende kamers op 23 juni 1889 hun goedkeuring gaven aan de oprichting van de Compagnie du chemin de fer du Congo met een kapitaalopbrengst van 10 miljoen.

_De aanleg van de spoorweg

Op 11 oktober 1889 vertrok te Antwerpen de eerste ploeg ingenieurs richting Matadi. Daar moest in de eerste plaats gezorgd worden voor de bouw van

geschikte aanlegplaatsen, van een station, van burelen, woningen... Het was pas op 15 maart 1890 dat de eerste werkploeg aan de slag kon. De streek rond Matadi was erg rotsachtig en vertoonde steile niveauverschillen, wat de moeilijkheden alleen maar vergrootte.

In deze fase was er een groot gebrek aan werkkrachten. Thys moest overal gaan bedelen om er te vinden, tot in Mozambique, Indië, Sumatra, China, Japan... zelf in Zoeloeland!

Ook het aantal blanke ingenieurs en adviseurs werd opgedreven: Vlamingen, Walen, Italianen, Denen, Fransen, Duitsers, Zwitsers en Zweden... het was een echte mengkroes van nationaliteiten. De eerste jaren vorderde het werk erg langzaam, als een wanhopig gevecht tegen de natuur. De vele tegenslagen slorpten bovendien hopen geld op, waardoor de geldschieters de strijd nogal wantrouwig volgden.

De problemen waarmee men af te rekenen had waren zeer verscheiden: het land was dun bevolkt, de voorraad levensmiddelen werd steeds dieper uitgeput, de werktuigen waren primitief (bijlen en dynamiet) en de arbeiders onervaren. Bovendien werden de gelederen sterk uitgedund door allerlei tropische ziekten en moesten velen naar huis gestuurd worden, om het sterftecijfer niet schrikbarend hoog te laten oplopen.

Zodra er enkele kilometers spoor aangelegd waren werden op dat stuk de eerste locomotieven reeds ingezet, om materiaal aan te voeren en zo koelies uit te sparen.

In juli 1892 was de brug over de Mpozo eindelijk klaar... 2 jaar zwoegen voor 9 kilometer spoor! Op 4 december van dat jaar werd het baanvak Matadi – Kenge ingehuldigd.

Na verloop van tijd werd het terrein vlakker, het klimaat milder en gebeurde de bevoorrading regelmatiger.

Bovendien had men ook minder af te rekenen met vijandelijkheden van inboorlingen; af en toe waren er zelfs stamhoofden die werkvolk aanboden en kippen en geiten verkochten. Dat vlees was een welgekomen afwisseling voor de conserven die men jarenlang verorberd had.

Overal langs de spoorlijn werden er vaste posten aangelegd waar één of meerdere Europeanen achterbleven en waar de karavanen, op weg naar het werkterrein, konden uitrusten. Naarmate de aanleg van de spoorweg vorderde moest er door de Compagnie meer en meer terrein afgekocht worden van de inlandse stamhoofden. Thys gaf hen echter steeds wat ze vroegen, tenminste, zolang zijn geschenkenkoffer het toeliet.

In 1894 was er, na vier jaar, nog maar 82 kilometer aangelegd, tot over de Lufurivier. Om het werkritme wat op te drijven, werden extra beloningen gegeven aan hen die het snelst werkten: hierdoor verhoogde het tempo gevoelig.

Een jaar later was men reeds over de Kwilurivier gekomen en begin 1897 bereikte men Thysstad. Vandaar ging het verder over de dreigende vallei van de Inkisi: de bouw van de brug over deze rivier heeft heel wat mensenlevens geëist. De laatste grote hindernis vormde het hoogtepunt van de Tampa. Na 8 jaar zwoegen, bereikte de eerste locomotief op 16 maart 1898, de Stanley Pool, onder hevige toejuichingen en bulderende kanonschoten.

Op 6 juli 1898 werd de lijn Matadi – Leopoldstad plechtig geopend en hoewel de aanleg van de spoorlijn talrijke mensenlevens heeft gekost, overwon de mens uiteindelijk de natuur.